

Saudades de Timor

Tenente-coronel
João José de Sousa Cruz



I. Introdução. O Acesso a Díli.

Foi em 1967 que me coube ser colocado em Timor, o ponto mais oriental do território português, *“onde o Sol logo em nascendo, vê primeiro”*.

Pouco ou nada eu sabia sobre esta província ultramarina, resquício em pleno séc. XX da grande aventura dos portugueses de quinhentos. Sabíamos da história, que era uma terra de sândalo e de cavalos e que era vizinha das ilhas das especiarias, as ilhas do Arquipélago Maluco, como lhe chamavam os nossos vizinhos indonésios, e que os ingleses mudaram para Molucas. E era esse o conhecimento que dispúnhamos dos bancos da escola. Parece-me que ainda hoje pouco mais se sabe.

E o que era efectivamente a Província Ultramarina de Timor, nos anos que por lá passei?

Constituía o Comando Territorial de Timor, com metade da ilha com esse nome, um enclave no Timor Indonésio o Ué-Cussi, e as Ilhas de Ataúro e Jaco, também conhecidas por Pulo Cambing e Pulo Jaco.

Assim, após quase trinta dias no navio fretado - o *Índia*, com condições quase tão primitivas como as dos nossos navegadores da época de quinhentos, pois os nossos soldados comiam no convés, no chão, dormiam em tarimbas atamancadas no porão de vante, com ventilação deficiente, o que face ao mar encabritado, ocasionou que 95% das praças enjoou. Algumas vezes tive de intervir pessoalmente em desaguisados sobre o rancho, e uma das vezes o soldado Zambujo, não me lembro se era mesmo esse o nome, despejou toda a terrina da sopa na cabeça de um dos colegas que o tinha estado a atormentar, por um motivo fútil.

A viagem decorreu pelo Mediterrâneo até ao canal do Suez, com poucos contactos visuais com terra, parece-me que além das duas margens do Estreito de Gibraltar, só se avistou a ilha de Malta. A travessia do Canal que demorou muito mais tempo do que pensávamos, teve início de noite, com o pessoal todo a dormir, e como a travessia se faz com pouca

velocidade, o navio seguiu silencioso, quase até aos lagos centrais, onde passou a desenvolver mais velocidade.

Acho que por tradição no canal, e segundo me dizia um tio meu da Marinha Mercante, que o primeiro barco a atravessar o canal, na inauguração do mesmo, foi um barco português, e assim se houvesse algum barco português para o atravessar, era-lhe dada a honra de ir à frente do comboio de navios que se formava.

Por isso nos encontrámos a navegar no canal sem ninguém à nossa frente, mas quando entrámos no primeiro lago começámos a ser ultrapassados por diversos navios, um deles que me chamou a atenção pela cor, cor-de-rosa, e pela velocidade a que se deslocava, pois via-se minuto a minuto o seu avanço em relação ao nosso *Índia*. Pensámos na altura que se tratava de um navio russo movido a energia nuclear, mas nunca tive a certeza. Mas que era um navio moderno e muito bonito, isso era!

Uma curiosidade desta viagem foi a passagem por Ismaíia, base aérea egípcia, atafalhada de aviões, nomeadamente caças, os quais suponho, foram todos destruídos no solo na "Guerra dos Seis Dias", que teve lugar uns dias depois da nossa passagem, até porque é histórico que o nosso navio *Índia* foi o último barco português a passar no Canal do Suez, antes desta Guerra, e que no regresso a Portugal já teve que fazer a volta pelo Cabo da Boa Esperança.

Entrámos no Canal em Port Said e saímos pelo Suez e dado que demorámos algum tempo nesta última cidade, o convés foi invadido por comerciantes egípcios, com toda a parafernália oriental que caracteriza o seu comércio.

Eu tinha avisado o pessoal que os árabes não eram fiáveis como comerciantes, e a dada altura um dos nossos soldados veio ter comigo, muito triste porque tinha comprado um binóculo por três contos, e que depois verificou que o mesmo não tinha lentes. Se eu podia fazer algo por ele? A única coisa de que me lembrei era a velha frase portuguesa, "desenrasca-te".

Daí por vinte minutos, passa o mesmo soldado por mim e diz-me, meu capitão já me desenrasquei! E continua a correr com uma máquina de escrever portátil, na mão.

Mais uns minutos passados vejo um árabe olhando para várias direcções e suponho que era mesmo o que tinha impingido o binóculo sem lentes e que depois perdeu uma máquina de escrever.

Dizia ele no seu inglês malacueco, "We can not sell nothing to portuguese people, they are worst than the arabian people."

Depois do Suez o Mar Vermelho, que não é encarnado, mas da cor dos outros mares, e nesta viagem passámos por vários, por exemplo, o Atlântico, à saída de Lisboa, o Mediterrâneo, o Vermelho, acima referido, o Índico e o Mar de Timor, que se confunde com o Pacífico e com o Índico.

Quando passámos o Estreito de Babel Mandebe vimos finalmente o mar Índico, o das Monções e a pouco e pouco a Polar, a *estrela* a da Ursa Menor, ia baixando no horizonte até que perto das Maldivas, deixou mesmo de se ver. Tal indicava que tínhamos atravessado o Equador.

Mais uns dias avistámos a Ilha de Java, muito grande e nalguns pontos muito alta, pois certo dia, verificámos que havia um monte vulcânico muito mais alto que o resto da ilha. Julgo tratar-se do Monte Raung com 3.332m acima do nível do mar.

Mais um dia e estávamos em Timor, passando a sul da ilha de Sumba e viajando directamente para Díli.



Fig. 1 - Um beiro, com Fatucama ao fundo, uma ideia de Timor

Durante a viagem conversando com o único camarada que já conhecia Timor, o Capitão Engenheiro Mayer Gonçalves ia-lhe perguntando o que havia em Timor de interesse e porque voltava ele e a esposa para lá. Pois durante toda a viagem o único comentário que o Mayer Gonçalves fez sobre Timor era:

“É muito bonito”. “É muito bonito”. É muito bonito”. E daqui não saía.

A nossa sensação à chegada, quando o Capitão Coelho nos foi esperar ao largo, no gasolina da capitania, e olhávamos do *deck* do *Índia*, era que Díli era muito arborizado, e tão arborizado que não se distinguia uma única casa da cidade, mesmo quando o navio se encontrava quase a atracar. Mas era de madrugada e uma vez por outra distinguia-se as luzes de uma viatura.

Quando clareou, quase nada mudou, pois além do edifício do porto e mais atrás, o dos correios, mais nada se via da cidade. Bem convenhamos que pouco mais havia para ver, mas com o tempo fomos habituando.

Como não havia alojamento para mim e para a minha família, pedimos boleia a um Furriel o qual numa carrinha Volkswagen nos levou para uma espécie de hotel, o Amadeu Coelho, perto do Palácio do Governo onde ficámos instalados provisoriamente.

Ainda a bordo do *Índia* o Capitão Coelho, que depois soube que era o chefe de 1ª Repartição do Quartel-General, me comunicou que eu iria substituí-lo nessa função. Eu vinha destinado ao Comando de Sector de Los Palos, na ponta leste de Ilha, mas tal não se verificou.

E aí fiquei os dois anos da comissão.

II. Estadia na Ilha

A instalação definitiva foi em Taibesse, perto do Quartel-General onde me foi distribuída uma vivenda.

Entretanto, a convite da Missão Geográfica de Timor, onde se encontravam os Engenheiros Geógrafos Teixeira Botelho e Alarcão Bastos, durante o segundo ano da minha comissão, trabalhei com eles, principalmente no adensamento da rede geodésica de Díli.

Foi um trabalho que eu não tinha ainda feito, observações geodésicas com teodolitos T3 da Wild, embora já tivesse alguns anos de prática de trabalhos de campo, no Serviço Cartográfico do Exército.

É destes trabalhos que darei parte em capítulo especial deste artigo e que fez parte de uma comunicação feita por mim em 1970 pouco depois do meu regresso de Timor. Em *itálico* a transcrição do artigo em questão, e em letra direita algumas observações entretanto obtidas e escritas em 2007.

III. Comunicação de 1970:

- *Cartografia de Timor* ^[1]

Aconteceu durante a comissão militar do autor em terras “onde o sol quando nasce vê primeiro”, ser contactado para dar a sua modesta colaboração à Missão Geográfica de Timor, organismo da Junta de Investigações do Ultramar. Deste contacto com outro organismo cartográfico, obteve conhecimentos dignos de registo e prática de campo também de assinalar, os quais passo a escrito para que tal trabalho não morra rapidamente no esquecimento e que alguém, futuramente trabalhando em Timor, possa aproveitar da experiência adquirida.

Pretende-se organizar este trabalho em três secções:

- *História da cartografia de Timor*
- *Cartografia rigorosa de Timor*
- *Adensamento da Rede geodésica de Timor (no caso de Díli)*



Fig. 2 - Área do Quartel-General e casa do autor em Taibesse.

1) - Historia da Cartografia (e não só) de Timor

Até 1517 a ilha de Timor era desconhecida dos cartógrafos europeus, mas a chegada dos portugueses a Timor deve ter-se dado em 1514, atraídos pelo sândalo, mel e cera, que passaram a levar por troca com algodão e objectos metálicos que traziam de Malaca. A escrita foi então introduzida pelos missionários de que há notícia ter sido o primeiro Fr. António Taveira.

Muito naturalmente marinheiros chineses e de outras origens teriam estado na ilha em datas anteriores nomeadamente procurado sândalo. Há documentos publicados durante a dinastia Ming, datados de 1436, que indicavam o valor comercial de Timor, como um lugar onde, "as montanhas são cobertas de árvores de sândalo, não produzindo a ilha nada mais"^[2].

Duarte Barbosa, um dos primeiros portugueses a visitar a ilha escreveu em 1518 que "existe grande abundância de madeira de sândalo branco, para o qual os muçulmanos na Índia e na Pérsia dão grande valor e onde a maior parte dele é utilizado"^[3].

As ilhas de Timor, expressão que designava um conjunto vasto de ilhas e ilhotas situadas na extremidade oriental da Insulíndia, eram frequentadas por navegadores chineses, malaios e javaneses, que procuravam o sândalo. Segundo o boticário Tomé Pires por volta de 1515 na sua Suma Oriental^[4], os matos de Timor estavam repletos de grande

soma de sândalos brancos, e as informações em Malaca atraíam portugueses a Timor, que a bordo de um junco luso-malaio provável mente aí se deslocaram entre 1514 e 1515^[5].

No ano de 1517 Pedro Reinel imprime nas suas cartas pela primeira vez as ilhas de Samatra, Java, Bali, uma ilha do Fogo e mais além uma última ilha, possivelmente Timor mas sem identificação.^[6] Mais a norte aparecem as ilhas Maluco. Já em 1519, Pedro Reinel implanta as ilhas de Gaus (Java) com a indicação da soberania portuguesa. Em 1525 Diogo Ribeiro denomina as ilhas que formam a actual Indonésia, como Província de Maluco.^[7] Em 1529, aparece pela primeira vez o nome de Timor no planisfério de Diogo Ribeiro, mas a ilha está indicada sem contornos, só com a costa norte.

Noutro planisfério da mesma data e do mesmo autor, está indicado “Aqui ay mucho cavallo”, afirmação do facto de alguém ter tomado contacto mais íntimo com a ilha e o seu interior.

Em 1537 no atlas de 26 cartas (15A e 15B) do cartógrafo Gaspar Viegas, aparece inequivocamente Timor, como sendo de soberania portuguesa e com a orientação do eixo maior da ilha mais perto da realidade^[8].

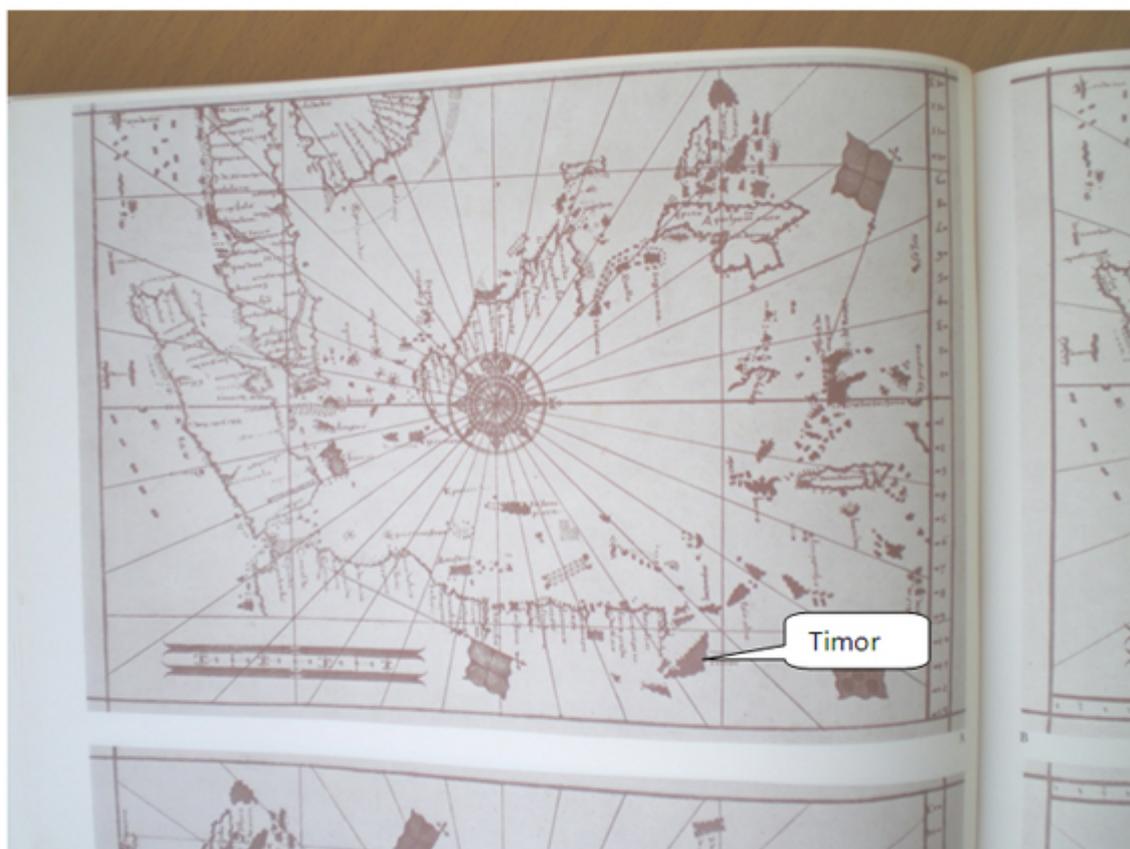


Fig. 3 - Diogo Ribeiro em 1529 com o que era conhecido na época pelos europeus.

Apesar da extraordinária importância das madeiras timorenses para os tráficos regionais em que os portugueses participavam activamente, nenhum estabelecimento lusitano foi fundado naquelas partes durante a primeira metade de séc. XVI.

Só em 1561 é enviado para a ilha de Timor e para a de Solor, então pertencentes à mesma missão, o Padre António da Cruz. Este constrói uma fortaleza em Solor que comanda e continua a sua acção evangelizadora em Timor cujo rei converte.

Desta data em diante, Timor passou a figurar em todas as cartas da região. Entretanto em 1568 numa carta de Fernão Vaz Dourado, aparece a ilha de Timor, como se pode ver na fig.4. Em 1570 outra carta do mesmo cartógrafo apresenta a ilha sulcada de rios que desaguam na costa norte ^[9].

Em 1586 toma posse de governador de Solor, António Villegas, que governava várias ilhas da Sunda Menor, como Flores, Alor, Lomblen e Timor.

Em 1605 os holandeses conquistam Ternate e Amboino e em 1613 Solor, e obrigaram os dominicanos a transferirem-se do seu convento de Larantuca, nas Flores, para Lifau e aí se criar a primeira capital de Timor.

Data de 1615/22 uma carta de Timor da autoria de Manuel Godinho de Erédia, cuja escala já grande para a época, permite concluirmos que foi a primeira carta da ilha levantada com preocupações de definir Timor. Nota-se a Ilha de Ataúro (Pulo Gata), Suai, Maibiço (Maubisse), Bé Uro, Kupão (na parta ocidental), Lifau, etc.



Fig. 4 - Fernão Vaz Dourado em 1568, inclui a ilha de Timor (em dourado)

Consta da mesma carta que:

“A ilha de Timor tem amito de circunferência melhora de 200 léguas espanholas e tem de diâmetro de longitude 24. A terra produz muita cópia de sândalo branco e de bosques de frutais e de plantas medicinais e é regada de boas águas e produz minas de ouro, Tâmbase e outros metais e minerais.”

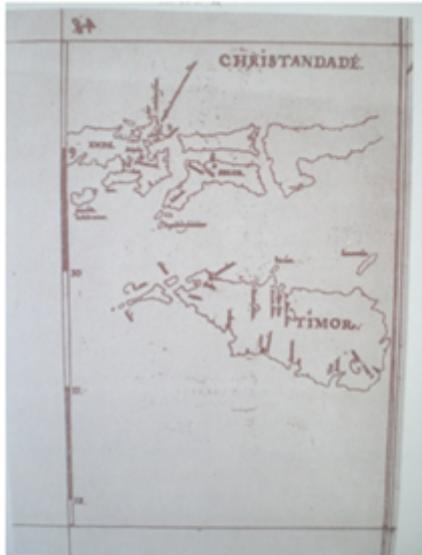


Fig. 5 - Carta de Erédia de 1615



Fig. 6 - Carta de P.Reis de 1659

Na carta de Erédia, Timor situa-se entre as latitudes 10° e 11° sul.

Em 1641 os portugueses perdem Malaca para os holandeses, entre 1639 e 1643 os portos do Japão são fechados para os portugueses, e a restauração de Portugal fecha os portos das Filipinas também aos barcos portugueses.

As guerras internas contra espanhóis enfraqueceram todo o apoio que o reino poderia dar às praças longínquas do oriente.

Em 1645 o missionário dominicano, António de S. Jacinto, dirigiu a construção de um forte português na região do Cupão, na parte mais ocidental da ilha, mas seis anos depois o forte é ocupado por holandeses, mudando-se os seus ocupantes para Lifau na costa norte, onde agora é o Uecussi.

A coroa depois de 1646 passou a nomear um capitão para Timor, distinto do de Solor. Em 1651 os holandeses tomaram o Kupang, mas só no século seguintes alcançaram estabelecer-se na metade da ilha^[10].

Entre 1656/70 é publicada uma carta de André Pereira dos Reis, tendo Timor uma forma mais parecida com a real, mas a toponímia é imaginária.

É histórico que os dois primeiros governadores ou capitães mor, nos finais do séc.XVII, não conseguiram exercer as suas funções.



Fig. 7- Indicação da I.de Timor, ampliação de Map of Europe,Africa and Ásia (1614)



Fig. 8 - Em 1705,Sanson d'Abbeville desenhou Timor já com uma certa proporção.

No entanto em 1702, o terceiro governador, António Coelho Guerreiro ao tomar posse do cargo, inicia entendimentos com os holandeses e inicia uma organização civil, militar e judicial de Timor, e a integração dos régulos na estrutura administrativa mediante a atribuição de patentes de oficial (exército colonial).

Os reinos passaram então a pagar uma "finta" à coroa, imposto que prevaleceu até o fim do séc.XIX ^[11].

O Capitão-mor governava sob a jurisdição do Vice-Rei da Índia, sendo a sua capital em Lifau^[12], e o seu título era “Governador e Capitão General das Ilhas de Timor e Solor”.

Durante a primeira metade do séc.XVIII, a história de Timor é agitada por guerras e revoltas quer fomentadas pelos holandeses, quer fruto da inépcia e cupidez dos responsáveis, quer ainda fruto de contínuas querelas entre governadores e bispos de Malaca.

A mais célebre e grave dessas revoltas foi a “guerra de Cailaco” em 1726. Foi de tal maneira vinculativa à história da colónia que foi gravada em desenhos e chegaram aos nossos dias documentos comprovativos.



Fig. 9 - Parte da Planta da Guerra do Cailaco.

A gravura, da figura nº 9 tem na parte inferior a seguintes explicação em tipo de legenda: *Planta da região da ilha de Timor entre a ribeira de Lois, Lamaquilo e Marrôbo, mostrando as operações de guerra entre indígenas e portugueses comandados pelo capitão Mor Gonçalo de Magalhães de Menezes, Capitão Mor de Campo Joaquim de Matos e Sargento Mor da gente “sica” Lucas da Cunha. Acampamentos, batalhas, tranqueiras, povoações incendiadas, etc.*

(Original a cores existente no Arquivo Histórico Colonial).

Só em 1769 quando os holandeses tomam a metade ocidental de Timor e pressionam sobre Lifau, então a capital, o governador António José Teles de Meneses, resolve transferir a capital para Díli, na província dos Belos.



Fig. 10 - Medalha comemorativa dos 200 anos da mudança da capital



Fig. 11- Em 1733 aparece uma carta holandesa de Timor, com indicação do Uecussi e outra toponímia. Curiosa a indicação de bandeiras com cruzes encarnadas em alguns portos da ilha (Lifau, Díli) e indicação de montanhas (bergs) no centro de Timor Leste.

Entre 1815 e 1819 o governador J.P. Alcoforado e Sousa introduz a cultura do café, da cana sacarina e do algodão. Em 1834 o governador José Maria Marques inicia a urbanização de Díli e uma reorganização administrativa. O governador Afonso de Castro entre 1849 e 1853 fez o primeiro estudo histórico sobre Timor.

Em 1844 Timor é desligado de Goa (Índia) e cinquenta anos depois de Macau. Nesta data o rei D. Carlos nomeou o então Major José Celestino da Silva que mais á frente referirei. Governou até 1908.

Exceptuando a metade da Ilha de Timor, a Ilha de Ataúro e o Ilhéu Jaco, todas as restantes ilhas Flores, Adonara, Solor, Lomblen, Pantar e Alor, vizinhas de Timor, eram possessões pouco ou nada ocupadas por portugueses, algumas com padres missionários, de tal maneira que um escritor recente as apelidou de “*possessões platónicas*”.

A vida agitada manteve-se em Timor até cerca de 1912 mas o avanço dos holandeses parou em Atapupo.

Em 1859 houve um primeiro contacto com os Países Baixos para fixação de fronteiras.^[13]

Em 1861 o Governador de Timor, uma vez que o reino lhe tinha dado carta-branca para resolver todos os problemas *in loco*, trocou as ilhas exteriores por Maubara e 200.000 florins^[14]. Assim liquidou os vencimentos e prés em atraso na ilha.

Em 1904 e 1914 foram feitos novos tratados sobre as fronteiras de Timor. Estas continuaram incertas até Gago Coutinho ter estado na Ilha.

Só em 1895 a Comissão de Cartografia para o Ultramar executa uma carta conhecida de Timor, cuja cópia agora está em poder do Bispado de Díli. É uma carta curiosa por considerar na mesma folha, a parte portuguesa de Timor, Macau e as diversas regiões onde tinha autoridade o Bispo de Macau e Timor. Contém indicações sobre as ilhas de S. João e de Montanha junto a Macau, a Ilha Formosa e todas as ilhas ocupadas pelos holandeses, Solor, Flores, Aronara, Comblem, Pantar e Alor) mas sob jurisdição religiosa do referido Bispo.

Sobre a ilha de Timor indica que o contorno foi executado pelos serviços de marinha e o interior foi desenhado conforme indicações obtidas dos missionários, únicos europeus a penetrarem na ilha.

Em 1898 o almirante Gago Coutinho foi nomeado adjunto da Comissão de Delimitação da Fronteira Portuguesa-Holandesa em Timor^[15]. O seu trabalho pode ser resumido em:

- Medição de 300 km de fronteira, à bússola, a podómetro e à estadia;
- Observação de ângulos entre os principais picos da ilha, servindo-se de um teodolito de viagem;
- Observações astronómicas de latitude, longitude e azimute com um sextante de

alumínio, um horizonte artificial e três cronómetros de torpedeiro (era oficial de marinha);

- Reconhecimento de grande parte da costa e obtenção de elementos de campo com os quais lhe foi possível redigir uma carta cobrindo mais de 3.000 km² de área.

Em 1899 Gago Coutinho ofereceu-se para cartografar a parte de Timor ainda desconhecida. Previa terminar o projecto em 18 meses, se bem que em ritmo normal e por processos clássicos duraria uns 10 anos. Apresentou mesmo uma proposta de trabalho muito completa, mas necessidades políticas urgentes noutras colónias fizeram com que em 1900 fosse enviado para Moçambique onde demarcou as novas fronteiras com a British Central Africa.

Timor, devido talvez ao afastamento de Lisboa, e ao clima, era considerado o *esgoto do Império*, para onde eram *transferidos*, todos os indesejáveis, deportados de delito comum ou deportados políticos não se diferenciando militares e eclesiásticos, fossem do Reino, ou de outras colónias cujos governos desejavam ver-se livres.

Assim havia ilustres revolucionários, como as famílias Carrascalão, Costa Alves, o jornalista, de Cabo Verde, Mário Silva (este com residência fixa na Ilha de Ataúro), Amadeu Coelho, todos eles meus contemporâneos na Ilha. Também por lá andaram o meu professor de Tiro de Artilharia na Escola do Exército, Major Pastor Fernandes e em outras datas anteriores, o General Gomes da Costa, grande africanista, cabeça do 28 de Maio de 1926, e que para Timor foi despachado para inspecção de tropas, por certo por dar muito trabalho à ditadura de Lisboa.

A ilha era considerada, no meu tempo, uma autêntica Colónia Penal dado que os deportados de Macau andavam na ilha em liberdade e sem qualquer dificuldade.

Entre 1847 e 1913 realizaram-se 56 acções militares contra os timorenses.

Em 1868 o Governador Teixeira da Silva tem de enfrentar as revoltas de Cotubaba e Cova até 1870. Os revoltosos aceitavam o comércio mas não os impostos^[16]. Macau apoiou estas acções com uma corveta.

Em 1889 teve lugar a chamada "*Guerra de Lautem*", mas os reinos de Faturó e Sarais são arrasados.

Entre 1894 e 1908 o Governador Celestino da Silva, (que suponho deu origem na ilha à família Montalvão e Silva que em 1970 era um potentado económico em Timor com café, sândalo e comércio) restabeleceu a calma na Ilha com 22 acções militares em 14 anos.

Este governador, apoiado por D. Carlos, torna-se realmente o "*rei de Timor*" e sobrevive no lugar a 11 ministros da Marinha e Ultramar. Tem em mente duas ideias de acção:

- Saber onde são as fronteiras com a colónia holandesa;
- Ocupar e produzir (nomeadamente café).

Face à dificuldade de acessibilidade de todos os terrenos de Timor, as operações de conquista das aldeias, seu incêndio, massacre dos habitantes, corte das suas cabeças e pilhagem dos valores, (única paga para os vencedores), demoravam muitas horas, dias e quando cerco, semanas.

Em 1895 conquista Batugadé e Fatumean pelo que o Governador pensa ter pacificado a Colónia. Mas o Capitão Câmara reinol (do quadro do Reino) foi morto nestas operações. A sua vingança foi permitir que os timores conquistem os outros timores, ou seja pôr liurais contra liurais. Tomado Dato-Talo são decapitadas 104 pessoas e sequestrados os seus bens. Tomado Dedi-Pum o governador faz da zona uma plantação de café.

Em 15 de Outubro de 1896, Timor obtém a independência administrativa de Macau. Até 1908 ainda se realizam 18 acções militares. Neste ano o Governador é destituído após a morte do seu protector o Rei D. Carlos.

Em 11 de Setembro de 1900 começa a “Guerra do Manufahi”, com 13.500 combatentes, sendo 99,5% autóctones, mas só em 1912 esta guerra é vencida pelos portugueses.

Aproveitando a proclamação da República em Portugal, os holandeses estimularam a última grande revolta da história de Timor, continuando a guerra do Manufahi entre 1911 e 1913.

Durante 18 meses um Liurai estabeleceu uma sede de governo no interior da ilha, mas a chegada da canhoneira “Pátria” resolveu o problema. Tal não era um período de tempo muito prolongado, porquanto na época da comissão do autor em Timor, eram normalmente necessários seis meses para resolver qualquer problema mesmo urgente.



Fig. 12 - Placa em Aileu, lembrando as vítimas portuguesas da ocupação de Timor.

Com a República, havia novo Governador, o Tenente de marinha Filomeno da Câmara. Os holandeses sendo monárquicos, não gostaram da nomeação de republicanos para Díli. (Também em 1975 a Indonésia não consentiu um governo comunista na Ilha, quando da saída dos portugueses). Assim apoiaram D. Boaventura liurai de Manufahi, antigo seminarista que tinha razão de queixa dos europeus, tendo os revoltosos içado a bandeira portuguesa da monarquia (azul e branca).

Face à dificuldade em liquidar esta revolta, foi pedido apoio a Lisboa, que enviou em 1912 uma canhoneira e 700 soldados moçambicanos.

Em Julho e Agosto rendem-se Riac e LeoLaco. Em 17 de Agosto o Governador regressa a Díli e acompanha os vencedores na festa das cabeças, dando o tradicional pontapé de abertura numa cabeça cortada.^[17] As terras que foram tomadas passam a “terras dominiais” e obriga a cultivar nelas café, cacau e coqueiros.

O Governador continua até Setembro de 1917, é um etnólogo reconhecido e mais tarde é Governador-geral de Angola, no tempo de Salazar^[18].

Em 1914 a Comissão de Cartografia finalmente publicou o resultado dos trabalhos de Gago Coutinho, um esboço da carta de Timor na escala 1/1.000.000. Em 1941, com o argumento de que os japoneses poderiam invadir Timor (e fizeram-no) os australianos e os holandeses desembarcaram tropas em Díli para defesa da Austrália., contra os protestos do governo português. Assim houve razão para os japoneses realmente invadirem Timor entre Fevereiro de 1942 e Setembro de 1945.

Na figura 12 pode ver-se uma placa dedicada aos mortos portugueses vítimas da ocupação japonesa, homenagem da 4ª Bateria Expedicionária de Artilharia de Montanha, aquartelada em Aileu em 1945.

Merece aqui que se conte uma história que se passou com o então Capitão de Artilharia Corte Real, que veio para Timor muito antes de mim, e que recebeu em Lisboa, suponho que quatro peças de Artilharia de Montanha 7,5cm (italianas) desmontadas, para organizar nova unidade de montanha.



Fig. 13 - Búfalos de Timor pastando.

Fez entretanto uma pergunta no Estado-Maior de Lisboa, como iria deslocar essas peças em Timor, uma vez que não havia conhecimento de viaturas ou outro meio de locomoção das peças. Foi-lhe respondido que em Timor havia muitos búfalos e que era esse o meio preconizado. Mas como? É fácil, responderam, caças os búfalos, domestica-os e pronto, é só arrear os mesmos e colocar as peças nos dorsos dos animais.

É certo que os búfalos em Timor parecem mansos, e tratam mesmo de ajudar os habitantes na agricultura pisando as terras próprias para arroz, mas daí a tratá-los como mulas de artilharia, vai uma grande distância.

Em fins da década de 1940/50, o Serviço Cartográfico do Exército publicou uma carta na escala 1/250000 em quatro folhas, da colônia de Timor, englobando nas duas folhas Oeste a parte de Timor Holandês e nas duas restantes o Timor Português. Foi um esforço louvável mas tal ainda não se pode considerar cartografia, pois os elementos em que se basearam para a execução da carta foram obtidos de diversas fontes sem reconhecimento prévio (nem à posteriori). Além disso a maior parte das localizações planimétricas foram obtidas de militares que regressaram de Timor e que de memória indicavam onde se situavam as povoações, as estradas, etc. O desenho da costa está semelhante à realidade, naturalmente por já haver trabalhos hidrográficos feitos na ocasião.

Também em 1960 se começou por iniciativa do Quartel-General do Exército, um

levantamento de pormenor da ilha, com preocupações topográficas, na escala 1/50000. No entanto este trabalho foi executado por oficiais do exército, com processos pouco rigorosos e que originaram que pouco ou nada desse trabalho fosse aproveitado para a carta 1/50000 executada realmente em 1968 e restituída como devia ser.

São ainda de assinalar:

- A carta de Timor na escala 1/25.000 do Army Map Service (USA) com relevo representado por normais e com informações cartográficas holandesas e americana baseadas em fotografias aéreas.

- A carta de Timor de origem australiana, com a escala de cerca de 1/500.000, simplesmente itinerária.

- Como curiosidade indica-se ainda uma carta composta de várias folhas, englobando toda a ilha de Timor (portuguesa e holandesa) e executada pelos japoneses, por meios fotogramétricos, supõe-se que antes do desembarque na ilha (2ª Grande Guerra). Está na escala 1/100.000 e tem altimetria supõe-se que em metros; as indicações toponímicas estão escritas em caracteres nipónicos bem como as indicações marginais.

2) - Cartografia Rigorosa de Timor

Sobre este assunto pouco sabe o autor, no entanto pretende fazer ressaltar uma figura insigne de homem e de patriota, a do Engenheiro Geógrafo Canto Resende, que trabalhou na Missão Geográfica de Timor e que morreu durante a ocupação japonesa em 1943 no campo de concentração da ilha de Alor.



Fig. 14-Eng. Canto Resende



Fig. 15-Coronel Jorge de Castilho.

O seu chefe e da Missão Geográfica de Timor, o Coronel de Engenharia Jorge de

Castilho^[19] também morreu em 1943, mas na Austrália para onde se tinha deslocado. Era Chefe da Missão desde a fundação desta, em 1937.

Do seu trabalho pouco ficou que chegasse ao nosso conhecimento, porquanto tudo o realizado quando da primeira triangulação da ilha, foi destruído pelos ocupantes, não só os vértices geodésicos como as igrejas cujas torres pertenciam a essa triangulação.

O autor quando do trabalho que realizou e que será especificado na secção terceira deste artigo, encontrou vestígios de vértices antigos, dos quais só restavam pedras soltas. Por exemplo o actual vértice geodésico Coanalau, foi mesmo construído sobre as pedras de um antigo, provavelmente da rede do engenheiro Canto Resende.

Este Engenheiro recebeu o grau de Oficial da Ordem da Torre e Espada, a título póstumo, mas só em 1952^[20].

Em 3 de Setembro de 1945, quando do fim da Guerra e após a retirada dos japoneses, nada estava em pé na ilha, pelo que a nova Missão Geográfica de Timor iniciou o seu trabalho a partir do zero.

Pela portaria nº 14.972 de 3 de Agosto de 1954, a Missão Geográfica de Timor foi refeita e até 1973 trabalhou, primeiro com três engenheiros suponho que o Eng. Sousa Afonso e os dois a seguir indicados, depois com o saudoso Engenheiro Alarcão Bastos e tendo como chefe de Missão o engenheiro Teixeira Botelho, com quem tive o prazer de trabalhar, e em 1970 apenas com um, suponho que o engenheiro Botelho.

Reconstruídos todos os marcos e medidas as direcções, foi implantada uma nova rede geodésica o que permitiu em pouco mais de 23 anos a elaboração das 37 folhas da carta 1/50.000 de Timor, completamente actualizadas (1968) e correcta em todos os aspectos.

Quando da vinda do autor para Timor em 1967, este foi portador de uma colecção de folhas da carta 1/50.000 para utilização dos serviços militares de Timor.

Presentemente (estava-se em 1970) efectua(va)-se o nivelamento de precisão de toda a ilha e o adensamento da rede de Díli e de Baucau, para fins de cadastro. Foi utilizado o Elipsóide Internacional (Hayford) e o Datum não está em nenhum vértice, mas foram fixadas latitudes e longitudes dos vértices Caitaba, Burnuli e Lequi-Levato, de modo a ficarem com desvios mínimos em relação aos respectivos valores astronómicos.



Fig. 16 - Uma bonita carta de Timor na escala 1/250.000. Atlas de Timor Leste

3) - Adensamento da rede de Díli (Concelho)

(a) - Generalidades

É óbvio que a rede geodésica existente em Timor, aliás como acontece em todos os países, é suficiente para as necessidades cartográficas e outras, mas quando nos reportamos às necessidades do cadastro geométrico, fica sempre muito aquém das exigências mínimas.

Assim, foi determinado em 1968 que a MGT executasse e estudasse as medidas concernentes à preparação dos concelhos dos postos de Díli e Baucau para esse fim.

Para tal estudou-se a rede existente, desenhados em forma triangular na fig. 23, a qual apresentava lados bastante extensos e largas zonas de onde não se descortinava um único marco, não obstante esses marcos se encontrarem colocados em excelentes locais.

Nessa altura foi o autor contactado para dar a sua colaboração à Missão Geográfica de Timor, distinção essa imediatamente aceite, e após algumas formalidades dos Comandos Chefe e Militar, propôs-se executar o trabalho.



Fig. 17- O famoso relevo natural da ilha, no Tatamailau.

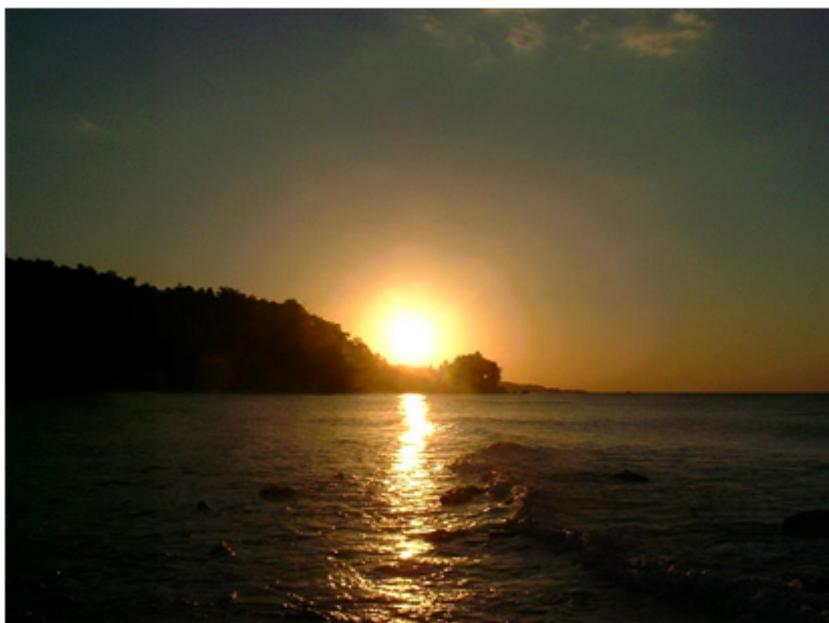


Fig. 18 - E o pôr-do-sol sempre maravilhoso em Timor.

A ilha de Timor é de formação recente, época terciária, e de origem vulcânica, sujeita portanto a maiores transformações de origem tectónica e consequência da erosão. É normal assistirmos a movimentos de terras, normalmente motivados pelas chuvas e pela

pouca consistência dos terrenos. Além disto ainda se terá de contar com os grandes declives naturais em terrenos de formação recente, e com alguma vegetação embora não muito cerrada, mas atingindo nalguns pontos a forma de floresta primária cerrada.

O relevo natural da ilha favorece a escolha de pontos onde construir os vértices e foi esse o primeiro trabalho em que colaborámos.

O pôr-do-sol só tinha como rival o nascer do sol na montanha quando antes de começar a observar, esperava uns minutos que o astro rei se dignasse aparecer. As sombras por ele projectadas nesses momentos espalhando-se pelas terras mais baixas parecia algo irreal e de uma beleza tal que nos esquecíamos do cansaço da subida, por vezes de muitas horas.

Mas era nesses locais que nos sentíamos realizados como geómetras, e dávamos valor às possibilidades que os nossos conhecimentos nos davam. Aqui sim, havia liberdade.

Ainda tentámos aproveitar alguns pormenores antigos como igrejas, faróis mas a M.G.T. não concordou e limitámo-nos a seguir o estipulado. Assim o Farol de Díli não foi considerado nesta rede.



Fig. 19 - Farol de Díli, onde havia um banco de jardim virado na direcção de Lisboa para os saudosistas.

(b) - Reconhecimentos

De 23 de Setembro a 9 de Outubro procedeu-se ao reconhecimento dos locais onde se iria construir os vértices, contrataram-se duas brigadas de trabalhadores sendo os capatazes naturais de Timor e trabalhando há muito na Missão. Estes excelentes colaboradores, falavam português e eram peritos em construção de marcos, feitos de cimento, areia e pedras arranjadas no local.

O problema maior era a condução da água até ao local de construção, com acessos impossíveis para automóveis.

Assim perdeu-se bastante tempo no transporte de água, normalmente por processos gentílicos em bambus compridos e tapados num dos extremos, em latas velhas e outro vasilhame disponível.

Finalmente em 10 de Outubro considerou-se alguns vértices em condições de serem usados e iniciaram-se os Giros.

Os marcos são semelhantes à bolembreanas em uso em Portugal Continental, sendo no

entanto a parte superior de forma cilíndrica (no continente é de forma tronco-cónica).

(Claro que a parte inferior poderá ter o tamanho necessário para permitir a inter visibilidade com os outros marcos e não o tamanho indicado na figura nº 20 - 1,00m).

Apresentam na parte superior um orifício onde pode ser instalada uma pequena bandeirola de madeira pintada de encarnado e branco. Esta tem a parte superior afiada como um lápis de modo a facilitar as pontarias em direcção, nomeadamente as mais próximas. A parte inferior é também cilíndrica e ficará com a altura necessária para ficar bem encaixada. Alguns marcos ainda foram construídos sobre uma sapata de secção quadrada.

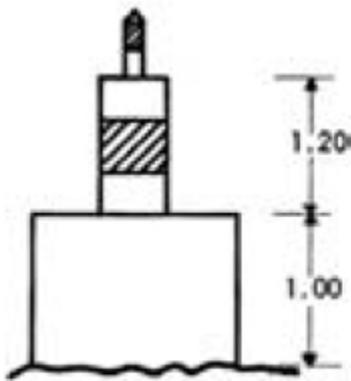


Fig. 20 - Bolembreana da rede de Díli

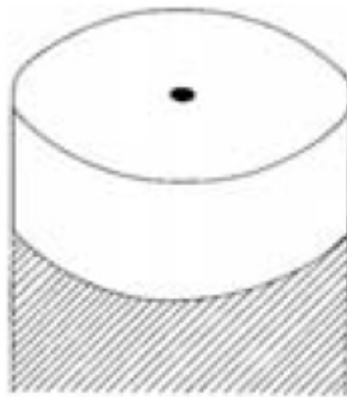


Fig.21 - Topo do marco



Fig.22 - Pequena bandeirola de centragem

(c) - Giros

A figura base a adensar assenta em 11 (onze) geodésicos da rede fundamental da ilha. Segundo se pode ver na figura 3 foram construídos no interior desta malha mais 15 novos vértices.

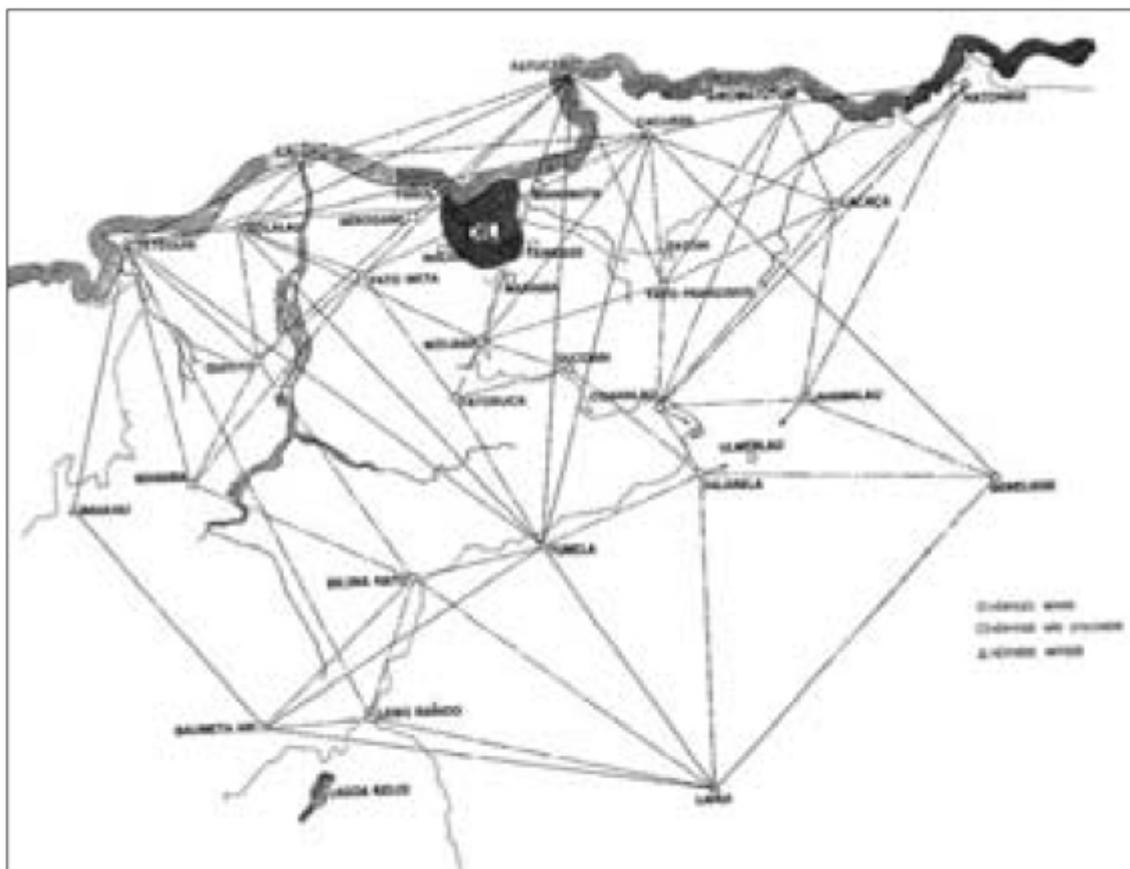


Fig. 23 – Triangulação executada pelo autor na área correspondente ao Concelho de Dili

Não foram considerados 6 nas cercanias de Díli e o Farol, todos da rede geodésica, por definir mal as cotas e por não ser necessário. O trabalho de campo foi todo executado com Teodolito Wild T3, segunda as normas usuais nos trabalhos de geodesia de terceira ordem do Instituto Geográfico e Cadastral.

Em cada vértice foram executados 6 pares de giros, alternando de vértice as séries I, II, III e IV, que determinam as leituras do limbo e micrómetro assim por exemplo, no primeiro vértice utilizou-se a série I com os seguintes pares:

	Limbo	Micrómetro
Par 1	0°00'	05,0
Par 5	30°00'	15,0
Par 9	60°00'	25,0
Par13	90°00'	35,0
Par17	120°00'	45,0
Par21	150°00'	55,0

Não se apontou em cada giro a mais de 8 direcções para evitar erros de arrastamento e o cansaço do observador.

Os resultados das observações foram registados nas cadernetas de campo fornecidas pela Missão Geográfica, sendo cada coluna referente a uma sessão de observações.

Todas as observações azimutais foram centradas sobre cada pilar, pelo método simples de utilização de uma cartolina amovível após a centragem da base de que se pode ter uma ideia pela figura nº 18.

O raio da circunferência da cartolina foi calculado, pelo Eng^o. Alarcão, em função da circunferência que passa nos três vértices dos espigões da placa de centragem e que assentam no pilar. A centragem da cartolina obtém-se por outra circunferência de raio igual ao do orifício do pilar, o qual para uniformização do fabrico, implica o uso de um tubo de fibrocimento da mesma espessura em todos os pilares e colocado quando da construção, e que é concêntrico com a circunferência da cartolina.

Após a centragem coloca-se a placa com os espigões tangentes à cartolina, levanta-se um dos espigões, retira-se a cartolina e torna-se a colocar a placa sem mexer nos outros dois espigões. A placa fica assim centrada com o pilar.

O raio exterior da cartolina é função das dimensões do triângulo inscrito, representado pelos três bicos da placa de centragem.

As observações prolongavam-se normalmente das 5h30 às 7h30. A partir das 8h00 tornava-se impossível prosseguir as mesmas em azimute, pelo que se utilizaram as horas mais quentes para as observações zenitais.

Utilizaram-se sempre 4 vértices para as observações zenitais, sendo para cada um desses vértices registadas 4 leituras na posição directa e 4 na posição inversa.

Quando era necessário ocupar um vértice já ocupado anteriormente para se medir mais direcções, caso dos vértices que têm de fornecer mais de 8 direcções, foi sempre utilizado o método de introduzir duas das direcções já utilizadas em sessão anterior.

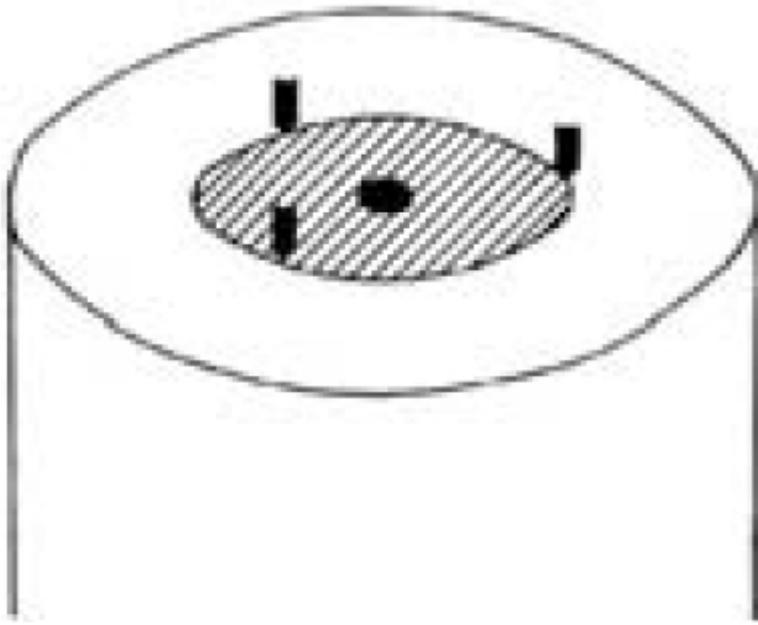


Fig. 24 – Topo de marco
com cartolina de centragem,
para centrar a Base
de centragem forçada

(d) - Gabinete

Alem do cálculo das cadernetas foi necessário verificar no final do trabalho de campo, os erros de fecho de todos os triângulos formado pelos vértices ocupados, tendo-se finalmente concluído que os erros estavam todos dentro da tolerância admitida para um trabalho de 3ª ordem. Curioso notar que alguns, poucos, triângulos fecharam a zero, o que deu origem a uma observação de que esses triângulos estavam de certeza mal observados, uma vez que o zero é o óptimo e que este no campo nunca se alcança.

(e) - Transportes e pessoal

Dado que a Missão Geográfica de Timor só dispunha de dois jeeps Land Rover, hipotecados aos engenheiros em trabalhos de campo noutros locais, foi-nos cedido um Unimog que nos prestou imensos serviços e fomos autorizados a alugar um táxi Land Rover, sempre que necessário.

O Unimog tinha um condutor chinês e foram-me fornecidos vários porta-miras e carregadores, de 4 a 7, bem como autorização para contratar mais pessoal, localmente, se necessário.

Em Timor o processo de contratar pessoal é curioso pois bastava contactar o

Administrador e dizer a quantidade de pessoal desejado, o dia, a hora e o local. Normalmente todos se apresentavam com pontualidade. Alguns dos pontos a atingir ficavam a várias horas a pé de qualquer via de comunicação, pelo que foi também necessário requisitar cavalos (os kudás), por processo idêntico ao do pessoal, por intermédio do Administrador. Para estes cavalos foi necessário prevenirmo-nos com arreios, normalmente das unidades militares, porquanto os cavalos são fornecidos sem qualquer arreio, às vezes só com uma única manta. Os cavalos timores são autênticos alpinistas pois sobem declives fortíssimos e equilibram-se em veredas perigosíssimas mesmo para quem anda a pé. São excelentes auxiliares dos carregadores e de quem tem de palmilhar quilómetros nos difíceis trabalhos de campo, nestas regiões.



Fig. 25 - Um kuda (cavalos Timor)

(f) - Conclusões

<i>Vértices estacionados</i>		<i>30</i>
<i>Direcções observadas</i>	<i>azimutais</i>	<i>159</i>
	<i>zenitais</i>	<i>93</i>
<i>Vértices antigos observados</i>		<i>1</i>
<i>Elementos para Directa</i>		<i>1</i>

Este trabalho foi executado entre 23 de Setembro e 30 de Novembro, total 69 dias, e em

acumulação com o serviço militar (Chefe da 1ª Repartição do Quartel-General) que não foi descurado.

Foi notada uma discrepância em azimute, que reputamos importante, no que diz respeito à refração lateral, nunca notada por nós nos trabalhos de topografia anteriores. Acontece que as observações entre as 5h30 e as 7h30 chegaram a dar diferenças de valores não desprezíveis e que influenciaram grandemente as médias obtidas.

Também e, como é natural, as observações para Nascente de manhã e para Poente à tarde, foram bastante prejudicadas pelo sol.

Curioso notar que em alguns vértices as observações foram interrompidas por nevoeiros súbitos, que subiam as serras, passavam por nós, envolviam-nos e passados alguns minutos, por vezes horas, dissolviam-se e só então se podia continuar com as observações.

O material de campo ressentia-se muito com a humidade tropical, nomeadamente os limbos onde se verifica muitas vezes o aparecimento de fungos que prejudicam e algumas vezes impossibilitam qualquer observação.

O trabalho de cadastro do Concelho de Díli decerto virá a beneficiar algo desta singela contribuição das Forças Armadas na pessoa do autor para com os serviços Cívicos da Província de Timor.

[Fim do artigo publicado no Boletim do Serviço Cartográfico do Exército em 1970]

IV. Mais dados sobre Timor

As fronteiras de Timor foram objecto de diversas convenções e tratados conforme adiante se apresenta e compila.

[O texto do Comandante Moura Braz, artigos e introdução, é apresentado em Itálico].

“A soberania portuguesa sobre Timor vinha de longos séculos e foi com dificuldade e depois de prologadas negociações que Portugal cedeu à Holanda a parte do sudoeste do território da ilha juntamente com seus direitos sobre a costa orientada da ilha das Flores. Estas cedências foram realizadas pelo tratado de Lisboa de 20 de Abril de 1859, mas só foram efectivadas, após extensa discussão, depois da assinatura do tratado de limites de 1899, com que se pretendeu pôr termo à questão” ^[22].

Os limites definitivos só foram fixados pela convenção assinada em Haia em 1 de Outubro de 1904 que determina os que ficaram separando o Okussi-Ambeno (Uecussi), pertencendo a Portugal, das possessões Neerlandesas (Holandesas) e que estabelece ainda novas estipulações acerca de determinadas trocas de terrenos entre os dois

países^[23].

Esta fronteira, uma das mais remotas, foi certamente, depois do Chire e de Manica, (em Moçambique) aquela que deu mais trabalho e canseiras para chegar ao termo da sua regularização e a única em que *aparece nos tratados uma referência a valores em moeda. O tratado de 20 de Abril de 1859, depois de oito longos artigos em que se explica miudamente a forma e a essência das trocas e das cedências entre as partes contratantes, se citam os nomes e as confrontações de numerosos reinos e estados e se referem a ilhas cedidas e ilhas sobre as quais a Holanda desiste de qualquer pretensão (Pulo Cambing ou será Ataúro) termina assim:*

Artº9º- Em compensação do que Portugal poderia perder com a troca das respectivas supra mencionadas possessões, o governo dos Países Baixos, I) - Dará ao Governo Português, quitação completa da soma de 80000 florins, emprestada em 1851 ao governo das possessões portuguesas do arquipélago de Timor pelo governo das Índias Neerlandesas, II) - Entregará além disso ao governo Português a soma de 120000 florins dos Países Baixos. Esta soma será paga um mês depois da troca de ratificações do presente tratado ^[24].

O tratado de demarcação e troca de algumas possessões portuguesas e neerlandesas no arquipélago de Solor e Timor, entre Portugal e os Países Baixos, foi assinado em Lisboa aos 20 de Abril de 1859 e trocadas as ratificações em 26 de Agosto de 1860 e tem o seguinte teor^[25]:



Fig. 26 - Fronteira entre Timor Lorosae e a Indonésia.

Artº 1º - Os limites entre as possessões portuguesas e neerlandesas na ilha de Timor,

serão:

Ao norte as fronteiras que separam a Cova do Juanilo e ao sul as que separam Suai de Lakecune.

Entre estes dois pontos os limites das duas possessões são os mesmos que os dos estados limítrofes portugueses e neerlandeses.

(Segue-se uma relação de nove estados debaixo do domínio de Portugal e outros tantos do da Neerlandia.)

Artº 2º - A Neerlandia reconhece a soberania de Portugal sobre os estados situados a leste dos limites por esta forma circunscritos à excepção do estado Neerlandês de Neaucatar ou Calumine (Columinene) que se acha encravado nos estados portugueses de Lamakitu, de Tanterine, de Fallafait e de Suai. Portugal reconhece a soberania da Neerlandia sobre todos os estados situados a oeste destes limites à excepção da encravação de Oikonni, que continua a ser portuguesa.

Art. 3º - A encravação de Oikoussi (Uecussi), compreende o estado de Abenu com toda a parte onde ali está arvorada a bandeira portuguesa, o estado de Oikoussi propriamente dito e o de Noimuti. Os limites desta encravação são as fronteiras entre Ambenu e Aufrang, a Oeste Insana e reboki (Beboki), compreendendo Cisale, a leste Isnnebair, compreendendo Omakono e Tumbaba, ao sul.

Artº 4º - Na ilha de Timor reconhece Portugal conseguintemente a soberania da Neerlandia sobre os estados de... (segue-se a lista dos estados compreendidos na parte portuguesa)

Artº 5º - A Neerlandia cede a Portugal o reino de Mombara (Mambara ou Maubara) e a parte de Ambenu ou Ambeno (Sutrana) que há muitos anos tem arvorado a bandeira portuguesa.

Artº 6º - A Neerlandia desiste de toda e qualquer pretensão sobre a ilha de Kambing (Pulo Cambing ou Ataúro) ao norte de Díli e reconhece a soberania de Portugal sobre esta ilha.

Artº 7º - Portugal cede à Neerlandia as possessões seguintes:

Na ilha das Flores, os estados de Larantuca, Sicca e Paga, com as suas dependências: na ilha Adenara, o estado de Wouré, na ilha Solor, o estado de Panang Kajo.

Portugal desiste de todas as pretensões que poderia talvez fazer valer sobre outros estados ou lugares situados nas supra mencionadas ilhas ou nas de Lomblem, de Pantar e de Ombay, quer estes estados usem a bandeira portuguesa ou neerlandesa.

Artº 8º - Em virtude das disposições do artigo precedente, a Neerlandia entra na posse plena e indivisível de todas as ilhas situadas ao norte de Timor a saber:

A das Flores, de Adenara, de Solor, de Lomblem, de Pantar (Quandar), e de Ombay com as pequenas ilhas adjacentes, pertencentes ao arquipélago de Solor.

Os limites em Timor foram definitivamente fixados pela convenção de 1 de Outubro de 1904 ratificada pelos dois governos em 29 de Outubro de 1908.

Por essa convenção os Países Baixos cedem a Portugal o território de Mankatar em troca dos de Noimuti, Tahakai e Tamiru Ailala e são fixados os seguintes limites para o território de Okussi-Ambene encravado na parte holandesa mas que continua na posse de Portugal.

Segue uma descrição exhaustiva de todos os pormenores que definem as fronteiras tanto do Uecussi como do restante território^[26].

V. Estórias sobre Timor

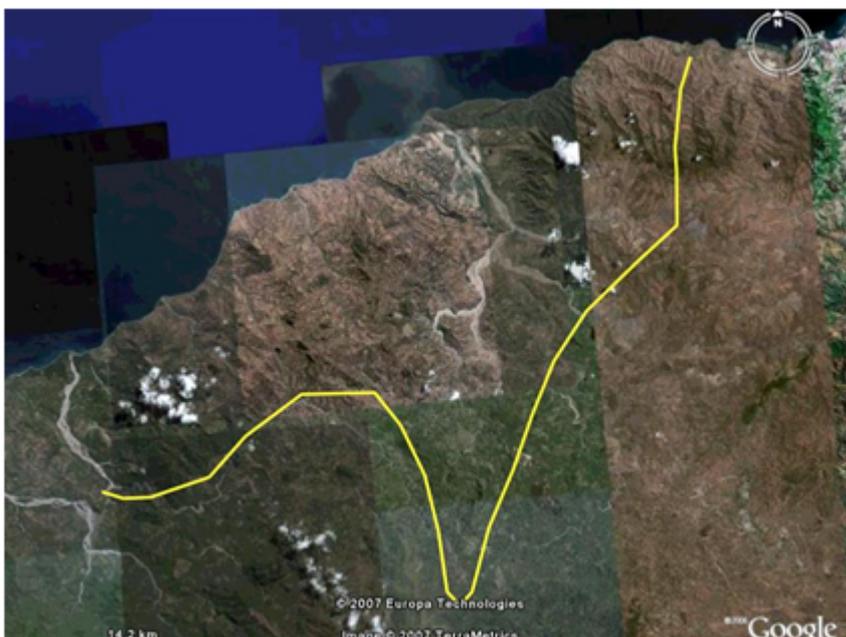


Fig. 27- Limites do enclave de Uecussi, onde ficava Lifau, a primeira capital.

Da história ou estórias da Ilha de Timor, ressalta a de um governador (suponho que Lopes de Lima) que quando foi nomeado soube que os funcionários públicos não recebiam há mais de dois anos, e como recebeu carta-branca do governo de Lisboa para resolver todos os assuntos pendentes em Timor, e tendo recebido dos holandeses verbas acima dos 200.000 florins, pagou aos funcionários e cedeu ainda mais ilhas aos holandeses, pelo que ficou com a fama de ter vendido o resto das ilhas que sobravam, aos holandeses^[27].

De tal maneira se portou este governador que o governo de Lisboa quando o substituiu mandou no barco com o novo governador, uma companhia de infantaria para prender o

governador cessante. Tal não foi preciso pois Lopes de Lima, morreu em viagem no seu regresso a Lisboa.

Aliás, foi mesmo no Uecussi que os portugueses desembarcaram e iniciaram o apostolado cristão por intermédio de padres guerreiros, que empunhavam numa mão a cruz e na outra a espada, embora tenham tentado construir um forte ou tranqueira no Kupang, mas sem êxito.

Ainda há poucos anos se ouvia falar, na boca da população indígena, que o “nosso governador” tinha feito isto e aquilo, e referiam-se a um Governador do fim do século XIX (1894 a 1908) o Coronel Celestino da Silva. Ele fundou a Companhia Pátria e Trabalho, penso que ainda em laboração, desenvolveu a plantação de cafezeiros do célebre café de Timor. Consta que nas guerras internas entre liurais e tropas portuguesas, sempre que um chefe indígena era derrotado o castigo era plantar alguns centos de plantas de café, chegando mesmo aos milhares de pés. Daí o café de Timor ter tido tanta quantidade, qualidade e fama.

Quando cheguei a Timor pretendi contactar alguém da Topografia, que era então a minha área. Tinha frequentado o curso de Topografia Militar Aplicada no Serviço Cartográfico do Exército. Verifiquei que na ilha só existia um único topógrafo a trabalhar nos serviços de Obras Públicas. Era o senhor Dias, que passava os dias com o seu T1 da Wild a desenhar estremas e a calcular áreas. Quando lhe perguntei se ligava os seus trabalhos à rede geodésica, informou-me que em Timor a rede existente, na sua opinião, não devia ser fidedigna, pois não tinha sido publicada em Boletim Oficial da Província. Assim nunca tinha ligado qualquer trabalho seu à rede geodésica.

Também uma outra história, contada à boca pequena, indiciando um funcionário administrativo de Díli, o qual verificou nos regulamentos dos arquivos de identificação, que os indivíduos que necessitassem de BI (bilhete de identidade) teriam que apresentar fotografias sem cobertura de cabeça, ou qualquer chapéu, e assim quando duas freiras se prontificaram a obter o tal BI, e como tinham fotografias com os seus trajes de freiras, com aqueles chapéus brancos armados e gomados, o tal funcionário administrativo não aceitou tais fotos. Como as freiras tinham que embarcar com urgência, foram apresentar queixa ao senhor Bispo o qual interferiu junto do senhor governador para que deixasse passar as fotos das freiras e assim os seus BI. Mas não, o funcionário não concordou e não passou os BI. Bem sendo assim, o senhor governador só conseguiu resolver o assunto transferindo o referido funcionário para o Uecussi, e o seu substituto lá autorizou que as freiras tirassem as fotos com as coberturas de cabeça do seu regulamento.

VI. Consequências desta colaboração

Depois de regressar de Timor, voltei a Moçambique pela terceira vez. Entretanto dá-se o 25 de Abril, estando eu já colocado em Lourenço Marques depois de dois anos de Nampula, e foi aí que recebi uma carta do Engenheiro Alarcão Bastos, então já Chefe do Serviço Geográficos de Timor, convidando-me para o substituir em comissão de serviço,

pois ele ia ser transferido para Macau, como chefe dos mesmos serviços, mas de Macau.

Ainda balancei com o convite, mas acontece que a referida carta só chegou à minha mão no dia 26 de Abril de 1974. Não sabendo o que reservava o futuro, mas adivinhando o que depois aconteceu, agradei a atenção e o convite do mesmo Engenheiro Alarcão e não aceitei.

Passado anos, em 1985, o mesmo Engenheiro Alarcão voltou à carga e indigitou-me para chefiar o *Centro de Formação Técnica* em Ponta Delgada, Açores. Era uma espécie de Escola de Formação, como agora se diz, Profissional e era mais um desafio para um simples oficial do Exército, embora de Artilharia.

E lá fiz mais uma comissão, agora civil, no Governo Regional dos Açores, ensinando Topografia.

VII. Divagando



Fig. 28 - Não há verde como o de Timor



*Fig. 29 - Dança feminina em Manatuto,
com os seus tímboles barulhentos.*

É certo que já passaram quase 40 anos sobre o meu regresso a Lisboa, mas das quatro comissões que fiz no Ultramar, esta foi a que me deixou mais marcado. Não só pelo pessoal com que trabalhei, militar ou civil, pela terra tão áspera e tão acolhedora simultaneamente, e, como aconteceu a Gago Coutinho, foi em Timor que me descobri como Geómetra e andarilho pelo mato fora.

Ocupar, geodésicamente falando, todos os pontos altos em redor de Díli desde o Fatucama, agora com uma estátua de Cristo Rei no local preciso onde existia o vértice geodésico com o mesmo nome, ao longínquo Lahui depois de Aileu, ao Lacaça que bem me custou a subir, ao Fato Francisco, ao Biluna Hato e ao Lebo Raíndo, e todos mais que ocupei, me predispuseram para gostar de estar no início da madrugada, já em posição de poder fazer observações e adorando estar vivo e em condições físicas de o poder fazer. Meus filhos e minha mulher diversas vezes me ajudaram nos trabalhos e por isso ficaram

a adorar esta terra de Timor. Não posso esquecer que os meus filhos quando desenhavam paisagens sempre incluíam os picos de Timor, mesmo alguns anos depois de regressar a Lisboa. E o verde desta terra não tem comparação com nenhuma africana.

Também o folclore nativo me impressionava, tanto no Manatuto, como em qualquer outro local, por exemplo no Suai com a sua dança do lenço.

As casas Lulic destinavam-se, segundo me disseram, a albergar os passantes, pois em Timor não havia albergarias e em certas zonas de altitude, não se pode dormir ao relento.

Quando eu saía de Díli, com perto de 40° centígrados, de jeep ou unimog para a Montanha, na primeira meia hora tinha que levantar o vidro pára-brisas, mais meia hora vestia o blusão de cabedal, e mais meia hora apertava todos os botões do blusão pois já estava um frio considerável, e isso de dia, pois à noite e em altitude já se dormia com cobertores, género de roupa quase desconhecido em Díli.

Era nestas ilhas que os portugueses de antanho sonhavam e concretizaram ir buscar o cravo, a noz-moscada, o sândalo e outros artigos especiais que só havia nestes locais.

Só que muito antes os chineses já lá iam e depois os holandeses delas se apoderaram.

Restou a Portugal a área de Timor Leste actual.

E por lá ficámos durante cerca de 463 anos, nem sempre em boa paz, mas confabulando com os habitantes e compreendendo-os, o melhor que era possível.

Perto da ponta Leste da Ilha, na região de Lospalos, viam-se nove ilhas, todas da Indonésia. Penso que são:

Wetar, Kibar, três do Arquipélago Barat, Injata, Romanga e Mitán, e três do Arquipélago Lati, além do Ilhéu Pulo Jaco.

Não me posso esquecer que em quatro comissões que cumpri no Ultramar, foi a única em que o pessoal que mais lidou comigo no dia-a-dia, se pôs a chorar na minha despedida, acompanhados com as famílias que puderam trazer para o cais. Gente boa quando tratados com civilidade, mas capazes de matar quando preciso for.

Minha mulher esteve sempre a ensinar português e não só, nas escolas onde trabalhou, e formou professores timores, na escola Canto Resende.

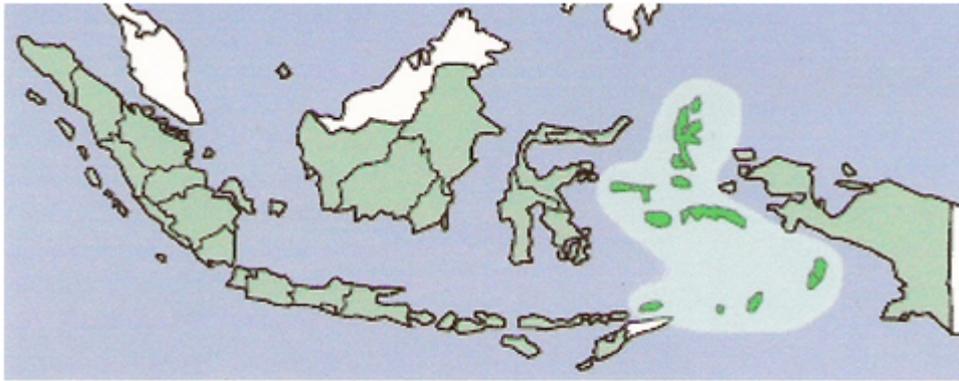


Fig. 31- Ilhas das Especiarias rondando Timor

Claro que não havia as benesses actuais da ONU e o Estado Português sempre pagou mal aos seus funcionários, mas trabalhávamos com gosto e com a sensação de sermos úteis àquele povo que sempre nos acolheu com simpatia.

Pergunto a finalizar se terão os nossos trabalhos auxiliado de alguma maneira este novo país? Desconheço.

* Professor Efectivo de Topografia e Geodesia da Academia Militar, Lisboa; Professor e Criador do Curso de Engenharia Topográfica no Instituto Politécnico de Beja, Professor de Topografia e Desenho Topográfico da Escola de Formação e Aperfeiçoamento do Instituto Geográfico e Cadastral em Lisboa, Professor Convidado da Universidade dos Açores para as cadeiras de Topografia e Desenho Topográfico, em Ponta Delgada, e Professor de Topografia da Universidade Lusófona em Lisboa.

[1] Artigo publicado no Boletim do Serviço Cartográfico do Exército, Julho Agosto de 1970, pelo autor então Major Sousa Cruz.

[2] <http://www.uc.pt/timor/hist.timor.html>

[3] Idem.

[4] Suma Oriental de Tomé Pires. Ver em anexo.

[5] Rui Manuel Loureiro, Lusotopie 2001.

[6] Portugaliae Monumenta Cartographica.

[7] Portugaliae Monumenta Cartographica.

[8] Portugaliae Monumenta Cartographica.

[9] Idem.

- [10] Adriano Moreira - *o Drama de Timor*.1976.
- [11] <http://www.timormegatours.com/timor.html>
- [12] Adriano Moreira - *o Drama de Timor*.1976.
- [13] Adriano Moreira - *O Drama de Timor*. 1976.
- [14] *As campanhas coloniais de Portugal* - René Pélissier. 2006
- [15] *O Geógrafo Gago Coutinho* - H. Gabriel Mendes - Boletim do Serviço Cartográfico do Exército.
- [16] *As Campanhas Coloniais de Portugal* - René Pélissier. 2006.
- [17] Idem.
- [18] Idem.
- [19] *Timor - Ocupação Japonesa*. Carlos Vieira da Rocha. 1996.
- [20] *Timor - Ocupação Japonesa*. Carlos Vieira da Rocha. 1996.
- [21] Atlas de Timor Leste. Lidel.
- [22] *Fronteiras do território Nacional no Ultramar*. Comandante Moura Braz.1943.
- [23] Idem. Idem.
- [24] *Fronteiras* Idem, Idem
- [25] *Fronteiras* Idem, Idem
- [26] *Fronteiras do Território Nacional no Ultramar*. Comandante Moura Braz. 1943, Pag. 141 a 143.
- [27] *As Campanhas Coloniais de Portugal*. René Pélissier. 2006